

CÁMARA DE REPRESENTANTES
Secretaría

XLIX Legislatura

DEPARTAMENTO
PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 1372 de 2023

S/C

Comisión Especial Río de la Plata,
Frente Marítimo, Antártida
y Laguna Merín

PESCADORES ORGANIZADOS DE LA LAGUNA MERÍN

DELEGACIÓN URUGUAYA EN LA COMISIÓN MIXTA URUGUAYO - BRASILERA PARA EL DEARROLLO DE LA CUENCA DE LA LAGUNA MERÍN

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 4 de mayo de 2023

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Carlos Testa.

Miembros: Señores Representantes Milton Corbo, Ope Pasquet, Mario Pereyra, Silvana Pérez Bonavita, Lizet Ruiz Amaral, Gabriel Tinaglini y Carlos Varela Nestier.

Invitados: Por los Pescadores Organizados de la Laguna Merín, señores Matías Angelo y Fernando Ferrando.

Por la Delegación Uruguaya en la Comisión Mixta Uruguayo - Brasileña para el desarrollo de la Cuenca de la Laguna Merín, señores ingeniero agrónomo Gerardo Acosta, Presidente; Cap. Juan José Mazzeo, Williams Morales, Ricardo Vidiella, ingeniero agrónomo Roberto Mezzera, Delegados y Oscar Babio, Secretario.

Secretario: Señor Gonzalo Legnani.

Prosecretaria: Señora Gisela Losada.

═══════II═══════

SEÑOR PRESIDENTE (Carlos Testa).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión da la bienvenida a una delegación de Pescadores Organizados de la Laguna Merín, integrada por Matías Ángelo y Fernando Ferrando.

SEÑOR FERRANDO (Fernando).- En base a las inquietudes de los pescadores de la Laguna fue que hicimos este proyecto. Es nuestro interés preguntarles si para ustedes tendría viabilidad, porque es una necesidad que tienen los pescadores de la Laguna Merín.

La parte turística también ayudaría mucho; me refiero al embarque y desembarque de motos de agua, lanchas y demás embarcaciones.

Entonces, todos los vecinos y pescadores sentían esa necesidad y nosotros nos pusimos manos a la obra para generar este proyecto. Nuestra idea, reitero, es saber si este proyecto podría ser viable.

Esa sería nuestra pregunta.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Primero, saludo a la delegación.

Ustedes nos han entregado un material, pero capaz que sería bueno, porque así queda en la versión taquigráfica, que ustedes -lo he consultado con otros diputados y diputadas- nos relataran cuál es la idea del proyecto y les voy a explicar por qué.

Podemos distribuir este material, pero las versiones taquigráficas son leídas por todos. Entonces, seguramente, se va a ampliar la cantidad de gente que se puede interesar en la idea que ustedes tienen.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- Me sumo a la bienvenida, ni qué hablar.

En el mismo sentido de lo que decía el diputado Varela recién, les agradeceríamos que nos contaran un poco cómo es la localidad de donde vienen ustedes, a cuánta gente representan, cuáles son las actividades que se desarrollan ahí, es decir, un poco de contexto para ubicar el tema no solamente del proyecto específico, sino también de sus alrededores para entender bien de qué están hablando.

SEÑOR FERRANDO (Fernando).- Estaría ubicado en la calle 3, como se muestra en el proyecto, que es donde se embarcan y desembarcan todos los barcos pesqueros.

Nosotros representamos a treinta familias que viven de la pesca. Tenemos un compañero que se llama Rafael Carnales, que hoy no pudo venir, y es el encargado de lo que vendría a ser la zona G de pesca en el balneario. La idea era que ellos pudieran embarcar y desembarcar en el lugar cómodamente, porque ahora se está necesitando de otro barco para entrar al lugar a sacar la pesca. Eso genera bastantes problemas por las mareas. Cuando hay marea alta o baja se complica el tema del traslado del pescado.

En cuanto a las lanchas, quiero comentarles por qué es en la calle 3. Esto se debe a que allí tienen el desembarcadero, y pueden llegar los vehículos hasta el lugar para entrar en la laguna.

SEÑOR PRESIDENTE.- Le quiero hacer una consulta.

En este momento, ¿cuántas barcas tienen trabajando? Usted me hablaba de unas treinta familias…

SEÑOR FERRANDO (Fernando).- Sí, deben ser unas veinte barcas aproximadamente, entre barcos grandes y caicos, que son los barcos chicos con los que

se entra y con los que nos podemos mover; por el tema del calado no pueden entrar los barcos grandes. Por eso se tiene que hacer con dos barcos.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Ahora están trabajando allí sobre algún tipo de construcción, o simplemente playa?

SEÑOR FERRANDO (Fernando).- Nada, playa.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Una pregunta. ¿Ustedes han conversado ya con autoridades departamentales, con la intendencia, por ejemplo, o a nivel de algún Ministerio, para hacer este planteo?

SEÑOR FERRANDO (Fernando).- Sí. Se lo hemos presentado al intendente, José Yurramendi, pero no hemos tenido ninguna respuesta hasta el momento.

SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINI (Gabriel).- Muy buenos días. Es un gusto recibirlos acá.

Representamos al departamento de Rocha.

Hemos trabajado algo el tema de la pesca, ya que estuvimos en la Dirección de Desarrollo de la Intendencia durante diez años y más o menos este tipo de emprendimientos y sus necesidades las conocemos muy de cerca; sabemos lo prioritario que es tener las comodidades para poder trabajar.

Como decía el diputado Varela, sin lugar a dudas que a nivel del Parlamento podemos tener algunas herramientas para darles el apoyo, el aval y creemos que a este tipo de emprendimientos hay que darles para adelante, obviamente.

El tema es que para esto se necesitan recursos económicos, más que voluntades o expresiones de interés.

Ligeramente, estuve mirando la propuesta, que viene con las necesidades de materiales y demás. A nivel de ejecución de este tipo de proyectos, hay lugares -obviamente que necesitan el aval de la Intendencia, en este caso-, a través de OPP, como el FDI, el Fondo de Desarrollo del Interior, donde hay un porcentaje que está para temas productivos. Esa es una definición política de la Intendencia, del intendente, en este caso, de querer -creo que en todos los departamentos hay áreas de desarrollo; deben tener un director de desarrollo agropecuario, ganadero, en general o de actividades económicas- presentarlo. Capaz que hay que darle algún retoque en su presentación, porque hay un formato específico para presentar proyectos de FDI en este caso; ahí habría posibilidad. Obviamente, hay que hacer el estudio de viabilidad, pero me imagino que debe haber pasado por el director o alguien responsable de esa área.

Ustedes dicen que no han tenido respuesta, pero un mecanismo a nivel del Parlamento y de la Comisión es que por lo menos se diga sí o no: esto va por otro camino, capaz que lo estamos viendo de esta otra forma o en este lugar tenemos proyectado hacer alguna otra cosa. Esa es una definición de la Intendencia, pero por lo menos un ámbito de diálogo es necesario generar.

Creo que al haber venido al Parlamento es una caja de resonancia también para poner este tema arriba de la mesa, con las necesidades que tienen.

El otro organismo, que ustedes conocen más que nosotros, al que podrían acceder es al Ministerio de Ganadería, a través de la Dinara. Ustedes conocen la problemática de los permisos de pesca, pero también hay avales. Mi pregunta es si han tenido contacto con la Dirección Nacional de Recursos Acuáticos, la Dinara, porque cuando nosotros íbamos a hacer algo de este tipo de cosas en Rocha, debíamos tener el pie más institucional a nivel de gobierno, en este caso.

Entonces, queremos saber si ya han dado esos pasos y si conocen esas herramientas que existen. Ustedes pueden ir a hablar con el intendente, o con quien él designe, y plantearle: "Bueno, mirá, nosotros tenemos estas opciones, sabemos que podemos canalizarlo por tal o cual lugar. Los caminos por donde ir se los podemos proporcionar.

Después hay otros recursos más a los que pueden acceder, pero también necesitan el aval de la Intendencia, que es a través de organismos internacionales de cooperación. Les pongo el caso, entre comillas, de lo que es la Embajada de Japón y hay varias embajadas que tienen forma de cofinanciar esto. Reitero: siempre necesitan el aval institucional, en este caso, de la Intendencia.

Es fundamental insistir en que la Intendencia les dé el aval, la firma, para poder presentarse en otros lugares. Ahí sí capaz que necesitan un apoyo más técnico, porque cada institución ante la que vayan a presentarse necesita un formato diferente de proyecto. Es el mismo concepto, pero a través de diferentes mecanismos de presentación. Ahí sería fundamental que la Intendencia les proporcionara un técnico que les indicara de acuerdo a la ventanilla a la que se presenta cómo es el formato de proyecto que tienen que presentar.

SEÑOR FERRANDO (Fernando).- Les explico qué es lo que pasa.

Estamos con este proyecto hace ya seis años y se lo hemos entregado a tantas personas que no tengo ni idea.

Ahora es mejor para nosotros, porque podemos hablarlo entre todos y ustedes nos podrían decir si esto es viable o no, para terminar con el tema. De otra forma, termina siendo una agonía, porque nos mandan de un lado para el otro, y al revés y así durante seis años, pero la realidad sigue estando ahí.

No podemos seguir perdiendo el tiempo, porque trabajamos. Somos albañiles y pescadores.

No estamos para sacar de nuestro bolsillo para ayudar a la gente. Sí lo queremos hacer, de verdad; pero esta es la última vez, para nosotros.

SEÑORA REPRESENTANTE RUIZ AMARAL (Lizet).- En realidad, quería contarles que en la Laguna Merín hay más o menos unas mil cien, mil doscientas personas que viven todo el año.

Es un pueblo que fue creciendo y arrancó con cien, ciento y poco de familias radicadas allí y ya está en casi mil cien, mil doscientas personas que habitan ahí todo el año.

Hay mucha gente jubilada, que se retira y se va para ahí, porque es un lugar bastante tranquilo. Es un lugar que no cuenta con muchos servicios; fuentes de trabajo no tienen. Lo más cerca que tienen es Río Branco, que dista 20, 22 kilómetros del pueblo y hay gente que no tiene como trasladarse.

El tema de este proyecto es que hace bastante tiempo que los compañeros lo habían presentado y, como ellos dicen, no han obtenido respuestas. A veces, se hace bastante complicado hacer 20 kilómetros por día para ir a trabajar en los *free shop*, que es la única fuente de trabajo que tiene Río Branco, porque el que no trabaja en la Alcaldía, trabaja en los *free shop* o del lado de Brasil, en Yaguarón, particularmente.

Hay mucha gente que está viviendo también en condiciones bastante precarias. No es un pueblo como los de Rocha, por ejemplo, donde hay pueblitos que son prácticamente de pescadores, que lo hacen todos los días del año y viven de eso

Acá hay muchas familias -más de treinta, decía el compañero- que están desesperadas por obtener alguna fuente de ingresos que sea casi que permanente. Hay mucha gente que se va a Melo a trabajar, y son 110 kilómetros todos los días. Es gente que tiene que ir en ómnibus, que a veces no funciona.

Entonces, al presentar un proyecto que lleva tanto tiempo, es entendible la necesidad que impera para saber si se obtiene o no alguna respuesta de este Cuerpo legislativo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Es totalmente comprensible la preocupación que tienen ustedes.

Me entero ahora de este tema. Ustedes dicen que hace seis años que están con esto; obviamente, necesitan algún tipo de respuesta.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- La verdad es que entendemos perfectamente la inquietud y la preocupación, pero también ustedes deben saber cuál es el rol del Parlamento y hasta dónde podemos llegar.

Ustedes nos dicen que hay un proyecto y es correcto. Nosotros lo que tratamos son proyectos legales, pero me parece que esta Comisión puede perfectamente colaborar con ustedes, porque si hace seis años que están haciendo gestiones -sabemos que esas cosas suceden- y no han tenido respuesta, es un problema.

Además, como ustedes señalan, son gente de trabajo y tienen otras necesidades. Por tanto, no pueden estar corriendo atrás del Estado, con sus tiempos.

Me parece que lo que podemos hacer como Comisión, señor presidente, es encomendar a los diputados del departamento a que hagan un seguimiento e informen a la Comisión respecto a las gestiones. Creo que es con lo que podemos colaborar en primera instancia.

Por su parte, la Comisión también puede generarse un ámbito de intercambio con autoridades del gobierno y de la intendencia para preocuparlos por esto.

SEÑOR FERRANDO (Fernando).- Estaríamos muy agradecidos.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Me parece que es bueno trasmitirles a quienes nos visitan, para no generar falsas expectativas, hasta dónde podemos llegar.

Creo que de esa manera los podríamos ayudar. No podemos decirles que el Parlamento va a resolver esto. El Parlamento no lo va a poder resolver, pero puede gestionar con ustedes, ayudándolos en este trabajo.

SEÑOR FERRANDO (Fernando).- De la mano de ustedes lo podemos hacer tranquilamente. Sólo nos tienen que decir a dónde vamos y nosotros lo haremos, pero seguir así ya no. Nos cansaron.

SEÑOR REPRESENTANTE CORBO (Milton).- Disculpen que llegué más tarde.

Recién en este momento tomo contacto con el proyecto y es muy difícil ver su viabilidad o no. Además, no tenemos la pericia desde el punto de vista técnico.

Coincido con el diputado Varela; si bien no somos un órgano ejecutivo que pueda tomar algún tipo de resolución concreta en este sentido, podemos canalizar este tema. Me parece muy bien que esto se haga a través de los diputados del departamento, que además tienen su contacto con la Intendencia y ya por ese lado, como decía Tinaglini, vamos al órgano que en definitiva tiene que empezar este tipo de proyectos.

Eso creo que es lo que tenemos que hacer. La presencia de ustedes de alguna manera también pone el tema en la agenda, le da publicidad a todo esto y, a partir de ese punto, esperamos que, si es viable, se puedan concretar este tipo de cosas. También quiero resaltar -y coincido en que no se deben generar falsas expectativas- que esto es lo que podemos hacer; ojalá tuviéramos la posibilidad, no solamente en este tema, sino en un montón de necesidades que se plantean, de poder ser más ejecutivos, pero no podemos. Creo que eso puede ser una buena vía para canalizar la inquietud que tienen ustedes que, a primera vista, parece absolutamente necesaria y razonable; habrá que ver después la viabilidad técnica y la financiación, naturalmente. Eso es lo que hoy, escuchándolos a ustedes, podemos hacer nosotros.

SEÑOR PRESIDENTE.- Desde el principio, vayan sabiendo que la versión taquigráfica de todo lo que se habla aquí va a llegar a la Dinara y a la Intendencia de Cerro Largo. Eso es algo importante; y, de repente, podemos tener alguna conversación o alguna solicitud, aunque sea extraoficial, para que por lo menos se trate de estudiar el tema, que ustedes sean recibidos; pero eso es algo que escapa de nuestras posibilidades estrictas; no queremos generar ninguna falsa expectativa.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- Comparto la preocupación que se ha expresado en el sentido de no generar falsas expectativas, porque es lo peor que podemos hacer. Ustedes vienen con una ilusión y si nosotros decimos cosas que después no se pueden cumplir, van a quedar con una muy mala impresión de la Cámara y de esta Comisión. Nosotros no podemos pronunciarnos sobre la factibilidad del proyecto; si es viable o no, implica consideraciones técnicas que nosotros no estamos en condiciones de hacer, y no solamente en este caso, sino en ningún caso; esta Comisión no expide pronunciamiento sobre la viabilidad de los proyectos, nunca lo ha hecho, está fuera de nuestra competencia. Podemos sí contribuir a esa tarea de coordinación institucional que ojalá pueda dar sus frutos. Creo que es muy importante lo que aportó el señor diputado Tinaglini con su experiencia en el gobierno departamental de Rocha; acá la intendencia es un pívot fundamental. Para que la Intendencia actúe y trabaje es muy importante ir a la Junta Departamental, que es la que puede llamar a sala a los directores de la Intendencia o al propio intendente y pedirles explicaciones, cosa que nosotros no podemos hacer; nosotros no podemos ir a decirle al intendente de Cerro Largo que venga y nos diga qué va a hacer con esto, los ediles de Cerro Largo sí. Esa es una referencia que ustedes tienen que tener; deben ir a hablar con los ediles que les parezca que pueden ocuparse del tema y si la Intendencia, a través de sus departamentos ejecutivos, no responde, no contesta, que los ediles lo llamen a la Junta, al intendente o a quien lo represente -él puede hacerse representar-, para que vaya diga: bueno, hay una solución para esta gente, no la hay, si la hay será en tal plazo, cumpliendo tales requisitos, lo que corresponda, pero la Intendencia tiene que pronunciarse y el ámbito para exigirle una respuesta es la Junta.

SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINI (Gabriel).- A medida que se va desarrollando la conversación, van surgiendo algunos aportes y algunas dudas. Hay un tercer órgano a nivel de gobierno que son los municipios. No sé si ahí, en Río Branco, le compete o tiene injerencia sobre el territorio; esa es la pregunta concreta.

(Diálogos)

——Ahí tienen otra herramienta. Más allá de que me dicen que hace seis años que están en esto, que trasciende un período de gobierno, obviamente, no tienen por qué conocer los pasos a seguir; les doy un consejo de cómo se plantea a nivel político, porque a veces los tiempos y las realidades son otros. Hoy tienen un tercer órgano de gobierno que son los municipios, que también tienen herramientas. Hoy, con la

descentralización, más allá de que a veces los recursos son escasos, tienen otra vía de entrada. Por lo que veo, tampoco lo presentaron a nivel de municipio en Río Branco; es una etapa que no se pueden saltear, porque es mejor presentarse ante la Junta o ante el Parlamento o ante la Intendencia con el aval del municipio, que tenga la voluntad de que todos los concejales aprueben el proyecto. Ese es el primer paso; ahí se abre una carta de presentación.

Lo que estábamos viendo con el secretario es que hay un trabajo interesante en el que figura una arquitecta que hizo el estudio, porque más allá de las voluntades políticas, como decía el señor diputado Pasquet, el tema es que la infraestructura sea viable; los proyectos deben tener el estudio de impacto, que es otro tema bastante complejo, pero hay que ir quemando etapas, una atrás de la otra.

También -tómenlo como un aporte- veo que tienen una lista de materiales, pero es interesante saber el monto, más o menos, de lo que estamos hablando cuando te presentas a cualquier organismo -a la Intendencia, al municipio o a donde sea-, de qué monto estamos hablando, actualizado, para saber por dónde se puede canalizar.

SEÑOR FERRANDO (Fernando).- La parte de los materiales la fuimos haciendo por el tema de las donaciones que no podíamos recibirlas de parte de un montón de vecinos, de pescadores, por eso pasamos todo a papel, pasamos todo, hasta los clavos tuvimos que poner. Estuvimos meses pensando en esto, para que no sea solo un tema de plata, que pueda ser un tema de donaciones; la Intendencia puede donar una parte, el municipio también, lo que pasa es que a veces no es tan fácil llegar a ellos.

SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINI (Gabriel).- En cualquier lado que te vayas a presentar, si tú pones una contraparte, ya sea de trabajo, mano de obra, de materiales de donación, pesa, juega mucho, y hay que especificar bien claro qué cosas son la contraparte de ustedes, que no es todo de arriba, que no es que van a pedir. Y eso sí, hasta la Intendencia, el FDI, la OPP, los organismos internacionales te van a ver qué contraparte y qué compromiso tiene la comunidad, en este caso las treinta familias. Necesitamos equis monto de dinero, pero el 50 % lo ponemos nosotros; es un valor que tienen que agregar o descontar, pero que figure es fundamental. El 50 % va en la voluntad de cuánto están comprometidos ustedes. ¿Qué sucede? Muchas veces esto cae del cielo y no le dan el valor local y no se apropian del proyecto, y después termina en un proyecto tirado, sin utilizarse porque la comunidad no se lo apropió nunca.

Para resumir, creo que es fundamental ir al municipio; a la Junta, que es la caja de resonancia más directa sobre la intendencia, más que la comisión de desarrollo o de producción, porque dentro de las juntas departamentales hay comisiones específicas que estudian el tema productivo a las cuales deben ser convocados; pidan ser recibidos por la comisión respectiva y, después, el plenario decidirá si llama al director o la misma comisión llama al director de Desarrollo y, por lo menos, les digan que sí o por qué no, y aunque no tengan el dinero, que les den el aval. Ahí podemos echar una mano en cuanto a cuáles pueden ser las opciones para conseguir recursos, pero tienen que tener sí o sí la firma de la Intendencia; ningún organismo nacional o internacional te va a dar recursos económicos sin el aval del intendente. Aunque no tengan los recursos, que tengan el aval, eso es fundamental. Y si hay un tema locativo, que se lo digan. Si ahí no va el proyecto porque tienen idea de hacer otra cosa, que se lo digan, que haya un diálogo es fundamental. Creo que ahí los diputados por el departamento juegan un rol fundamental para atar las dos puntas y después empezar a recorrer el camino. Repito: capaz que está bueno que, con aportes, especifiquen bien lo que es la contraparte de ustedes dentro del presupuesto global.

SEÑOR FERRANDO (Fernando).- Es poner nuestro aporte de mano de obra en el proyecto, que es lo que no hicimos; siempre estamos por fuera porque nunca ganamos nada de ninguno de los proyectos que hacemos; siempre estamos aportando, y está bueno eso.

SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINI (Gabriel).- El municipio tiene cuatro formas de aporte a nivel de OPP directo con la Intendencia, y ellos definen; los literales B), C) y D) están dirigidos a proyectos. Pueden canalizar alguna inversión ahí, que la define el municipio y que va a la Intendencia como proyecto, que no necesariamente tiene que contar con el 100 % de los recursos; nosotros podemos colaborar con tanto o con cuánto.

SEÑOR REPRESENTANTE PEREYRA (Mario César).- Comparto lo dicho por los señores legisladores. Iba a hablar sobre los municipios, pues tuve la oportunidad de ser alcalde en dos períodos. Es importante que el municipio eleve el proyecto al alcalde y a los concejales para que se lo planteen. Capaz que jurídicamente la Laguna Merín no comprende Río Branco, pero está a 20 kilómetros. Encones, qué mejor que hacer la gestión y planteárselo al señor intendente, como decía el señor diputado, o a la Junta Departamental. Es importante porque la OPP tiene cuatro incisos para ese tema. Hay proyectos posibles. No sé cuánto es el monto de dinero que manejan, pero el aporte que ustedes han hecho o que van a hacer es importantísimo; tienen que documentarlo. Es importante tener el documento del aporte, que sea algo viable. Creo que lo que plantean es posible; deben golpear las puertas para ayudar a solucionar esa inquietud y esa problemática que plantean.

SEÑOR FERRANDO (Fernando).- Estamos muy agradecidos; nos vamos con una luz, porque de todo lo que nos han dicho hay cosas que hemos hecho. No hemos tenido constancia, pero nos dan fuerza para encarar esto de otra manera. Estamos muy agradecidos; muchas gracias por su tiempo.

SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINI (Gabriel).- También podemos ponernos en contacto con el Municipio de Rocha, donde tengan experiencia sobre cómo canalizar este tipo de proyecto; eso podemos hacerlo. Tenemos la experiencia para trasmitirla a otro municipio o a ustedes mismos para ver cuál puede ser la forma de presentación.

SEÑOR REPRESENTANTE PEREYRA (Mario César).- También habría que hablar con el Ministerio de Turismo. Si lo pueden plantear en el municipio y obtienen el aval -que no tengo la menor duda de que habrá que plantearlo-, el Ministerio de Turismo también puede aportar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les agradecemos mucho su concurrencia a la Comisión.

(Se retira de sala la delegación de Pescadores Organizados de la Laguna Merín)

——Solicitaremos que la versión taquigráfica se envíe tanto a la Intendencia como al municipio, a las alcaldías, a la Dinara, al Ministerio de Turismo, al Ministerio de Transporte y a los señores diputados, por supuesto.

No sé si se puede agregar, lo consulto, o si es de competencia, hacer una solicitud para que por lo menos el tema sea estudiado por quien corresponda. Lo ideal sería que lo recibieran las autoridades de la Intendencia y tuviera ese comienzo o ese aval que le daría un tono más oficial para las instancias siguientes. Propongo eso, si les parece.

(Diálogos)

——Si no se hace uso de la palabra, se va a votar el procedimiento propuesto.

(Se vota)

——Ocho por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

(Ingresa a sala una delegación uruguaya de la Comisión Mixta Uruguayo -Brasilera para el Desarrollo de la Cuenca de la Laguna Merín)

SEÑOR PRESIDENTE.- Muy buenos días y bienvenidos a la Comisión.

Fueron citados con mucho gusto para interiorizarnos e informarnos sobre la negociación con Brasil por la hidrovía en la Laguna Merín. Nosotros estamos queriendo conocer e informarnos efectivamente, así que le cedo la palabra a quien quiera comenzar.

SEÑOR ACOSTA (Gerardo).- Buenos días a todos.

Fui designado presidente de la Comisión de la Laguna Merín en abril de 2021. En estos momentos, me acompañan los siguientes delegados: el señor Ricardo Vidiella, de Treinta y Tres; el señor Williams Morales, de Cerro Largo; el capitán Juan José Mazzeo; nuestro secretario, el contador Oscar Babio, y el ingeniero agrónomo Roberto Mezzera.

Nosotros presentaremos -si ustedes están de acuerdo- un pequeño trabajo para ubicarnos en el contexto de la zona y de la región este.

(Se acompaña la exposición con una presentación Power Point)

——La cuenca de la Laguna Merín pertenece a una supercuenca: la cuenca de la Laguna Merín, Lagoa dos Patos y Lagoa Mangueira en Brasil. Dichas cuencas conforman el mayor sistema lacustre costero del mundo con más de 600 kilómetros de extensión, desde San Miguel hasta el puerto de Estrela en el norte.

La cuenca hidrográfica de la Laguna Merín tiene 6.500.000 hectáreas en su totalidad, de las cuales más de la mitad -3.500.000 hectáreas aproximadamente- corresponden al territorio uruguayo, y está conformada por los departamentos de Cerro Largo, Treinta y Tres, Rocha, el norte de Lavalleja -allí en la zona de Varela, Zapicán, Retamosa y "Nico Batlle"- y el norte de Maldonado, básicamente, en la zona de Aiguá. Esas 3.500.000 hectáreas vuelcan hacia la Laguna Merín; ese es el aporte uruguayo y es más del 50 % del aporte que se hace de agua a la Laguna Merín.

Con respecto a nuestra Comisión quiero decir que tiene sus orígenes en un acta reversal del año sesenta y uno firmada en Río de Janeiro por el presidente del consejo nacional, el señor Eduardo Víctor Haedo, junto con el presidente de Brasil, João Goulart. Tiene la particularidad de haber sido la primera vez que un mandatario uruguayo visitó Brasilia antes de su fundación -es cómica la anécdota- y ahí comenzaron a idear la creación de una comisión para que trabajara sobre los temas binacionales. Eso fue en el año 1961; luego, se siguieron los trabajos y el 13 de mayo del año 1963 -por eso, para nosotros es muy importante esta visita, porque el viernes próximo vamos a festejar en cancillería los sesenta años de la creación de la CLM- se instala en Montevideo la Comisión de la Laguna Merín, cuyo principal integrante fue el ingeniero Florencio Martínez Bula, el famoso estudioso de la situación de los bañados de Rocha y de los trabajos de represas, etcétera. Eso fue lo que dio origen a la fundación de la Comisión de la Laguna Merín.

En ese marco, los gobiernos uruguayo y brasilero, en combinación con la FAO, a través de un crédito de las Naciones Unidas, promueven el desarrollo de investigaciones en la zona que dieron origen a programas, realmente, importantes que hasta el día de hoy son actualizados y están vigentes. Se hizo el estudio de toda la cuenca de la Laguna Merín, tanto en la parte edafológica, topográfica, hidráulica como hidrológica, y gran parte de ese acervo está, gracias a las anteriores comisiones, mantenida en la biblioteca de nuestra comisión, cuya sede está en Treinta y Tres. En ese marco, se dio origen a las investigaciones de los primeros desarrollos sobre el cultivo de arroz en la zona este en la

década del sesenta y también se dio origen a la formación de la Estación Experimental del Este, perteneciente, en aquel momento, al Ciaab (Centro de Investigaciones Agrícolas Alberto Boerger) que, después de la década del noventa, se transformó en lo que es hoy el INIA. Esto no solo dio origen a las investigaciones, sino que también a la diagramación de diecisiete represas -nueve de un lado y ocho del otro- en Uruguay y Brasil para riego, contención de crecientes y regulación hídrica. Lamentablemente, esos estudios están y se concretaron dos: una es la Represa de Chasqueiro del lado brasilero y la otra del lado uruguayo es la Represa de India Muerta. En estos momentos, estamos agilitando los estudios para la concreción de la Represa Palo a Pique sobre el Olimar Chico, dada toda esta situación de sequía, para abastecer diferentes áreas y, además, para tratar de disminuir los efectos de las inundaciones de la ciudad de Treinta y Tres.

Avanzando con la evolución, en el año 77 se firmó un tratado de aprovechamiento de los recursos naturales de la cuenca con el objetivo de mejorar el nivel social y económico de los pobladores de la cuenca de la Laguna Merín, lo que nosotros llamamos comarca. O sea, la cuenca es una cuenca hídrica y la comarca sería la cuenca más sus habitantes. Ese tratado es muy importante para empezar a ver los diferentes conflictos fronterizos, ya que muchos de ellos hasta hoy persisten

Como visualizan en la diapositiva, ahí están las obras que les decía que se realizaron en el año 77 en el norte de la Laguna Merín. La Laguna Merín drena hacia el norte y en la década del sesenta hubo un problema en el que la Laguna de los Patos -con la cual está comunicada- se salinizó por entrada de agua del mar, a través del puerto de Río Grande, y provocó graves perjuicios en el cultivo de arroz de la zona. Además, Brasil ya tenía pensado abastecer a gran parte de la población de la ciudad de Pelotas desde la Laguna Merín. Entonces, se realizó esa represa para impedir que el agua de la Laguna de los Patos ingrese a la Laguna Merín y, por otro lado, una esclusa para permitir la navegación. La esclusa -después vamos a ver que es una limitante que hay por el tema hidroviario- tiene 120 metros de largo, 17 metros de ancho y 5 metros de profundidad.

La imagen en pantalla es de la Represa de Chasqueiro que -como les decía- está ubicada también para regulación hídrica y riego, básicamente, de cultivo del arroz. También está la Represa de India Muerta con capacidad de riego para 10.000 hectáreas de arroz en el norte de Rocha.

Después, las principales obras y proyectos se transformaron en el Instituto Nacional de Investigaciones Agropecuarias de Treinta y Tres con quienes también estamos trabajando en la posibilidad del estudio de la calidad de agua en el espejo de la cuenca, porque normalmente hay estudios de ambos lados de los afluentes, pero no en el cuerpo central de la laguna, lo cual para nosotros es, sumamente, importante.

En 2010 se firmó el acuerdo sobre el transporte fluvial y lacustre, dando forma y marcando la importancia que tiene la navegabilidad en la hidrovía Laguna Merín- Laguna de los Patos. Además, se crearon secretarías técnicas para el manejo de reglamentos de navegación, desarrollo del plan cartográfico y protección del medio ambiente, las cuales funcionan dentro de la Comisión de la Laguna Merín. Nosotros funcionamos como la delegación uruguaya y tenemos la contrapartida de la delegación brasileña; también las secretarías técnicas funcionan de forma binacional.

En ese marco, se realizaron los estudios por el Sohma (Servicio de Oceanografía, Hidrografía y Meteorología de la Armada); se realizó la taquimetría de toda la laguna que dio origen a las cartas náuticas y por primera vez en la historia pudimos participar. Esa embarcación que ven ahí en la imagen pertenece a la CLM; está en comodato con el Sohma. Apoyamos no solo la concreción de la carta náutica, sino que además viabilizamos que marineros uruguayos fueran a Niterói, Basil, donde está la base de la

marina brasileña. La carta fue aceptada y homologada por la marina brasilera, está a la venta en el Sohma -no sé si a $ 600 o $ 700- y tiene todas las profundidades desde San Miguel hasta Punta Muniz -allá en el departamento de Cerro Largo- en aguas binacionales y facilita o permite el conocimiento, ya que está relacionada a un cero de hidrografía en el Lago Merín. Entonces, sabiendo cómo está el cero usted inmediatamente en ese punto sabe dónde está navegando; eso ha sido para nosotros muy importante. Tuvimos la oportunidad de presentarle el primer ejemplar al presidente de la República el 4 de agosto del año pasado. Realmente, nos pareció un hecho histórico, porque habían cartas parciales, pero nunca se había llegado al conjunto del cuerpo de la laguna en aguas binacionales. Brasil aceptó que el trabajo uruguayo también se hiciera en el puerto de Santa Victoria y en los bañados de Taim con embarcaciones de guerra, cosa que es muy difícil de conseguir.

Yendo al tema final quisiera decir que la hidrovía Uruguay- Brasil está planteada con una navegación desde las costas de la Laguna Merín del lado uruguayo por el canal de Sangra Douro, el río San Gonzalo y la Laguna de los Patos hasta el Puerto de Río Grande. También existe la posibilidad, en ese caso, de que después de pasar el puerto de Pelotas se tome hacia el norte por la Laguna de los Patos hacia el puerto de Porto Alegre. Brasil también está activando mucho ese triángulo de puerto de Río Grande, puerto de Pelotas y puerto de Porto Alegre.

En lo que respecta a esto, el área de influencia de la hidrovía es de más de 14.000.000 de hectáreas -o sea, poco menos que la superficie de Uruguay- y tiene casi 5.000.000 de habitantes vinculados en el área de influencia de la cuenca de la hidrovía Uruguay- Brasil. Básicamente, lo que está siendo planteado es navegar desde dos puntos. En el año 2017 el gobierno nacional dio en concesión de obra privada la terminal Tacuarí a la empresa Hidrovía del Este para la concreción de una terminal portuaria a dos kilómetros antes de la desembocadura. Para ubicarlos, el río Tacuarí hace de limítrofe entre los departamentos de Treinta y Tres y Cerro Largo y desemboca muy cerca del balneario Lago Merín.

Por distintos motivos, esa terminal no se ha concretado.

Hemos tenido en estos dos años muchas idas y venidas con las autoridades y la delegación brasileña y siempre se nos manifestó que hacer el dragado en el canal Sangradouro -que es una de las limitantes que hay cuando termina la Laguna Merín, antes de pasar al canal San Gonzalo-, les llevaría tres meses y la concreción de un puerto de ese tipo demoraría dos años. Entonces empezaron a ver quién estaba primero y andábamos en la vuelta.

Hay otra posibilidad que estamos manejando. Ayer estuvimos reunidos con el grupo de CAF, que está liderando un estudio de la viabilidad de la hidrovía, por parte del gobierno brasileño, que tiene una consultora A&C, cuyos primeros estudios marcan también la viabilidad de un puerto en la desembocadura del río Cebollatí con la Laguna Merín. Dado que esta terminal que está planteada en el Tacuarí es privada, la consultora aconseja la posibilidad de tener una terminal de unos 80 kilómetros más al sur, lo que ve muy viable, por la producción en Treinta y Tres de todo lo que tiene que ver con la parte forestal, que sale tanto. Viabilizaría las producciones agrícolas que muchas veces son inviables por el alto costo que tienen hacia el sur, hacia el puerto de Montevideo. Hay exportaciones que salen de Treinta y Tres, vienen a Montevideo, después vuelven por barco y van a río Grande y de río Grande se embarcan hacia el nordeste brasileño.

Entonces, nosotros ahí marcamos, estamos haciendo una gestión. La aduana vieja tiene un predio abandonado de hace cien años, que cuando se navegaba, si sería importante que hay una aduana vieja; era cuando se enviaban los famosos charques -por

eso La Charqueada- a Puerto Alegre y el carbón de leña hecho de los montes del río Cebollatí.

Estamos hablando con el director nacional de aduanas Borgiani, estamos solicitando ese predio, son cinco hectáreas -queda bien enfrente a la isla del Padre- de manera de tener un lugar de atraque mínimo, porque muchas veces los estudios y los diagnósticos van más lento que la realidad.

Siempre planteo lo mismo: si hace diez años hubiéramos analizado qué cargas había para la hidrovía, no habríamos imaginado el área importantísima que se está explotando en este momento con forestación ni tampoco una empresa como Cielo Azul, del empresario Correa, que tiene una producción de cientos de toneladas por día de cemento pórtland y clínker, con necesidad de importar carbón, que lo traen de Turquía para los hornos de la cementeras. Hay dos empresas españolas que se están instalando en Treinta y Tres en el parque logístico de la Intendencia que son de bobinado y de enchapado de madera. Lumin está instalándose en Cerro Largo con otra inversión, de la que hace pocos días se informó. Además, todos esos campos que ustedes ven al norte del río Cebollatí ahora forman parte -no sé si lo escucharon- de una inversión de UAG, con inversores estadounidenses que ya tenían once mil hectáreas ahí -la aduana vieja está toda rodeada por el predio de UAG-, pero además compraron Arrozal Treinta y Tres, con lo cual la empresa se va a treinta y dos mil hectáreas, con más de setenta kilómetros de costa sobre la Laguna Merín. Yo creo que no hay peor indicativo que esto.

Para terminar, sin duda que todo esto no sería posible sin el nuevo impulso que se dio, con las reuniones con el expresidente Bolsonaro el año pasado y ahora más fuerte todavía con la reunión en enero, entre nuestro presidente Lacalle Pou y el presidente Lula da Silva, quien no solo se comprometió, sino que ha cumplido con una velocidad que nos tiene asustados. Para que ustedes se hagan una idea, ahora sí vamos un poco a lo que ustedes decían de la actualidad de la hidrovía.

Los días 10 y 11 de abril bajaron de Brasilia la Antaq (Administración Nacional de Transporte Aquáviarios), la DNIT (Dirección Nacional de Infraestructura y Transporte) y la Ibama (Instituto Brasileño del Medio Ambiente) vinieron a Pelotas, navegaron por San Gonzalo, por el canal de Sangradouro, por Santa Isabel, por Yaguarón y por Santa Vitoria do Palmar, a efectos de hacer rápidamente un estudio y en estos momentos, después de la firma de los ministros en Brasilia, se está llamando a licitación para el dragado de Sangradouro. Se supone que en sesenta o noventa días estaría adjudicada la obra. No es una obra muy mayor: son 8 kilómetros de extensión y alrededor de cinco o seis millones de dólares, y se supone que entre los análisis y la adjudicación y todo lo demás se podría estar iniciando el dragado de Sangradouro antes de fin de año. Ese es el objetivo.

Como en un momento se hablaba de las licitaciones -quién las hace, quién las adjudica, quién las paga-, lo que quiero resaltar es que el dragado lo hace Brasil y además se compromete en modo obra pública al mantenimiento del dragado por tres años. Entonces, ahora de forma muy rápida nos pasaron directamente la pelota para la cancha nuestra.

Ustedes ahora nos preguntan: ¿ustedes, que van hacer? Ahora es cuando debe agilitarse todo lo que tiene que ver con terminales de atraque, de embalse, de balsas, para poder navegar.

Por aquí termino, quiero agradecerles y quedamos a las órdenes para lo que ustedes consideren.

SEÑOR VIDIELLA (Ricardo).- El dragado que ellos hacen hoy es todo en territorio brasilero. El canal natural de navegación de la Laguna está en territorio brasilero, la parte profunda de la Laguna. O sea, la zona que nos corresponde a nosotros, a Uruguay, básicamente, hoy la recorremos toda a pie, son pocos los lugares en los que hay profundidad real; el lado profundo está del lado brasilero. Eso sobre la parte del dragado.

Gerardo dijo que no hay peor indicador pero, en realidad, el mejor indicador es que la viabilidad de la hidrovía la están tomando empresas grandes y en serio, de modo tal, que se están empezando a instalar antes de que nosotros hagamos nada; hace cuarenta años que no hacemos nada. Pasamos veinte años con el puerto de La Charqueada, que estratégicamente no estaba bien ubicado y ahora hace no sé cuánto que está el otro puerto en la vuelta, pero lo que dijo Gerardo es real: hoy pusieron la pelota del lado de la cancha nuestra y hay que ser ágil, porque después no tenemos nada para reclamar.

SEÑOR REPRESENTANTE CORBO (Milton).- Agradezco la presencia de la Comisión y saludo a todos, pero, particularmente, a mi amigo coterráneo, el ingeniero Acosta, con el que nos conocemos hace muchos años y sabemos -me consta- que conoce y ha estudiado muchísimo todos estos temas vinculados a esa zona norte de nuestro departamento y de la región.

Cuando solicitamos en la reunión anterior invitar a la Comisión, entendíamos -lo entendemos mucho más ahora que vimos toda esta información que recibimos- que era una obra de una importancia enorme para el país y para la región, una obra de integración enorme, con un futuro enorme desde todo punto de vista, no solamente lo económico, sino también la producción y la integración social regional. En pequeño paréntesis, agrego la obra importantísima requerida hace más de cincuenta años del puente entre el Cebollatí y La Charqueada, que también viene a entrar en este proyecto de integración. Luego de esta información, que les agradecemos, queda clarísimo para nosotros la importancia de todo esto.

En mi caso, más que preguntas en sí -que alguna tengo-, quería destacar todo esto y cómo después de muchísimos años se logró que se encaminara realmente la cosa y que la pelota pasara a nuestro territorio. Es un buen desafío que ahora tengamos nosotros la obligación. Antes, de pronto, era casi una excusa que Brasil no hacía lo que le tocaba hacer. Hoy ya no existe eso y este es el desafío y aliciente para que empecemos como país a tomar resoluciones en este sentido.

Entonces, mi pregunta apunta más a qué cercanía hay en estos proyectos. Es decir, primera pregunta: ¿fracasó el proyecto del puerto en Tacuarí?

Segunda pregunta: ¿qué se está haciendo, más allá de todo esto que el presidente planteaba, y qué proyección del tiempo tenemos para poder desarrollar un punto de atraque, un puerto, una terminal en Cebollatí o donde se piense que se pueda hacer? Un poco, en primera instancia, esas son las preguntas.

Por otro lado, quiero simplemente hacer un agregado a lo que tú decías. En esa firma que se hizo respecto a la hidrovía también hubo un compromiso de Brasil de otra obra, una que también está vinculada con la cuenca, que es el puente en Río Branco. El nuevo puente Río Branco- Yaguarón también forma parte -me imagino- de este proyecto de integración y desarrollo regional. Además hay un proyecto binacional de desarrollo de un aeropuerto en Rivera. Fue más allá esa firma de lo que competía directamente a lo que ustedes planteaban. Así que en principio es eso, son esas preguntas. Después, de pronto, de lo que surja podremos ir haciendo otras preguntas.

SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINI (Gabriel).- Es un gusto recibir a la Comisión. La verdad es que es muy ilustrativa la presentación y nos pone a punto de todo

lo que está sucediendo, que a veces viene lento y parece que en estos últimos años se ha destrancado un poco, con todo lo que ello significa, no solo para los departamentos sino para toda la región y el país, una salida de estas características hacia Brasil.

Me surgen algunas preguntas concretas, si bien se mencionó al pasar. Evidentemente, eso de que la pelota está en nuestra cancha significa recursos económicos. La pelota la movemos con recursos.

La primera pregunta es que nombraron a la CAF, como que podía ser un organismo financiador o que financie todo este tema de esta infraestructura que hay que hacer como Uruguay y de qué montos estamos hablando, si tenemos algo estipulado. ¿Cómo se va a financiar eso? Queremos saber si va a estar dentro de esta última rendición de cuentas que va a tener que presentar el gobierno ese tipo de inversiones, porque también nosotros somos conscientes y sabemos que ha habido dificultades con el tema de la inversión portuaria. Justamente, lo estábamos hablando antes de que entraran ustedes el tema de la situación del puerto oceánico de La Paloma, donde quedó medio inconcluso el tema del dragado que se tenía que hacer. Entonces, queremos saber si hay una definición política fuerte a nivel de terminales portuarias -en este caso sobre lo que significa la Laguna Merín- y si hay recursos económicos para poder llevar adelante las obras. Evidentemente que estos son políticas que trascienden los períodos de gobierno, son políticas de Estado. Esto probablemente se inicie o se continúe en parte, más allá de su celeridad, pero esto va a trascender los períodos de gobierno y son obras que puede llevar algunos años poderlas concluir.

Por tanto, queremos saber si saben los montos, los tipos de inversión que hay que hacer para tener estas terminales, si hay que hacer un dragado, por lo que decía el representante de la Comisión: la Laguna Merín, de la parte uruguaya, se recorre a pie; para poder darle viabilidad a esa terminal portuaria hay que hacer un dragado. Deseo saber si todo eso se tiene previsto, cómo se financia y si es a través de algún crédito, a través de algún organismo multilateral y cómo se va a financiar.

SEÑOR VIDIELLA (Ricardo).- Hoy se recorre a pie por la situación hídrica que tenemos en general en todo el país. O sea, la Laguna Merín es mucho más profunda, pero si hoy queremos salir a recorrerla a pie, podemos hacerlo en buena parte. Hay canales de navegación, pero los canales de conexión, desde el Cebollatí, de las desembocaduras, son parte de una obra que habrá que hacer. En la salida de los ríos, sea cual sea la ubicación del puerto, habrá que hacer un trabajo de dragado, obviamente.

SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINI (Gabriel).- Sin entrar en diálogos, evidentemente que esto es, no solo dragar sino también tener algo y sabemos lo que significa cuando el canal se colmata, sobre todo en la parte uruguaya, con todo el arrastre del río Cebollatí.

SEÑOR MAZZEO (Juan José).- Lo del puerto tiene que ver con la pregunta del diputado Corbo y se engancha con la del diputado Tinaglini.

El puerto que está previsto construir en el río Tacuarí tiene los permisos y demás. Es un puerto de tipo convencional, es decir, lo que ustedes conocen como un puerto habitualmente: muelles, grúas, equipamiento de ese género.

Eso tiene dos problemas. Uno es el tiempo de construcción que lleva, pero otro es el costo, costo que después debe aplicarse a las cargas que transitan por ese puerto para la recuperación natural y el negocio de la actividad portuaria. Lo que tenemos que pensar es que las cargas que van a pasar por acá son en general cargas de muy bajo valor, que no resisten ser cargadas, lastradas, con costos extraordinarios, ni de transporte, ni de operación portuaria. Si se está buscando abaratar el transporte, cargarla con los costos

de operación portuaria parece de algún modo contradictorio. Pero hay otro problema y es que la distancia navegable para los planes de esa terminal son distancias muy breves y entonces los costos de transporte pesan mucho más todavía, porque es en la extensión de la navegación donde el transporte por agua muestra realmente su economía frente al transporte terrestre.

En los lugares donde se implanta el transporte por agua a pesar de ser corto es donde hay circunstancias que acá no se dan, que son el congestionamiento y los problemas de seguridad para la gente, lugares muy poblados. Entonces, aunque sea más caro el transporte por agua, se hace a veces para descongestionar carreteras y no generar daño a la sociedad y demás.

Todo esto se combina sin estar en contra de un proyecto que, además -no lo conozco- debe tener sus propios cálculos, su ecuación económica, las cargas que captan, si las cargas resisten los costos de operación portuaria. Pero el planteo que hacía el presidente Acosta de una terminal en el río Cebollatí cumple con varias de estas cosas. Conste que yo vengo, por mi experiencia, por la negativa, aunque estoy en una posición favorable ahora. Vengo del fracaso de un proyecto similar a este del río Tacuarí en el Cebollatí. La Charqueada era un puerto convencional, también, y por algo no salió la ecuación, finalmente no cerraba, si no los bancos hubieran estado ofreciendo el dinero para hacerlo, ¿verdad?

Entonces, el planteo de esa eventual terminal en la aduana vieja hacia la boca del río Cebollatí tiene varias ventajas.

Primero, se ha ido afirmando la idea de un tipo de transporte acuático para la región -así lo recoge la consultora que está trabajando en este momento en un estudio muy profundo para CAF- que no sea convencional -tampoco es ningún misterio o algo novedoso-, como es el transporte de carga rodante, o sea que a la embarcación entre la carga rodando, sean los camiones o mejor aún los acoplados de los camiones, para evitar el costo de manipulación portuaria y las instalaciones fijas, la infraestructura de puerto. Eso se soluciona con un pontón, es decir, una construcción naval, una chata unida a tierra con una rampa adonde la embarcación viene, atraca y los camiones van directamente por esa rampa, con lo cual no hay costo portuario en el otro extremo, pensando fundamentalmente en ese transporte tan corto al puerto de río Grande que se pretende. Cuando uno le carga los nueve, diez dólares por tonelada, que es el costo de operación portuaria, en un lado y en el otro tenemos veinte dólares, que si se lo suman al costo de la navegación, con su peaje para pagar los dragados -porque los dragados no son gratis-, se termina convirtiendo en una cosa que queda a la par del camión y el camión tiene toda la ventaja de que va a buscar la carga al depósito o al silo, o a la chacra donde se produjo, y descarga cómodamente en el otro puerto. Entonces, ¿qué sucede? Una obra de este tipo -lo que yo imagino, porque no hay estudio en ese sentido-, como la que planteaba el ingeniero Acosta, es una obra que fácilmente debe tener un valor que es la décima parte de la obra de un puerto convencional y el tiempo de ejecución es lo que puede demorar el limpiar la desembocadura para salir a la Laguna y, en paralelo, la transformación de una barcaza usada en ese pontón, en esa embarcación que haría de atracadero allí en la costa. De modo que, si las autoridades se alinean en ese sentido, los permisos de instalación, etcétera, podemos estar respondiendo en tiempo y con una solución muy económica a este planteo que ahora hace Brasil que, después de reclamos de largos años del dragado, ahora el dragado está. ¿Qué van hacer? Porque además hay una realidad: van hacer un dragado que ellos mismos saben que si es para atender un puerto que lleva dos años de construcción, ese dragado es tirar plata al agua, nada más. Notoriamente es un gesto político: vamos a responder al reclamo uruguayo con cinco millones de dólares.

SEÑOR MEZZERA (Roberto).- Este compromiso de Brasil es por tres años, lo digo reafirmando que si hay dos años de construcción, en realidad, al tercer año comienza de vuelta la película.

SEÑOR MAZZEO (Juan José).- Esto es lo que me parece que tiene que ver con la respuesta nacional frente a la situación que plantea Brasil tomando el desafío: ahora dragamos. Es notoriamente una respuesta política. Pero hay otro tema.

Hasta ahora la Laguna Merín era un ámbito de asuntos limítrofes: los estados son linderos; hasta acá es mi jurisdicción y allá está el otro. No necesita ninguna gestión binacional. Lo binacional que hay está en los acuerdos, pero van a venir una cantidad de obras. Por lo que vi, la Comisión entiende también en los temas del Río de la Plata, el río Uruguay, de modo que conocen cómo funcionan las comisiones binacionales, es decir, un órgano de derecho público internacional capaz de hacer una gestión binacional *per se:* recibirán las indicaciones de los gobiernos cada una de las partes de la Comisión. En este momento, eso no existe. Entonces, por ejemplo, si Brasil licita una obra de dragado, como es este caso, va a poder ejecutarla solo dentro de su jurisdicción. No pueden aplicarse en la jurisdicción nacional los medios a los que Brasil le conceda la licitación y lo mismo Uruguay, pero no hay hidrovía. La hidrovía no solo es un espacio de agua sometido a un estatuto; son vías navegables y demás.

La troncal, como decían Vidiella y Acosta, está toda en aguas brasileñas. Pero en cuanto a las derivaciones para que Uruguay pueda operar, vayamos a la realidad: esta es una hidrovía para Uruguay, no para Brasil, al punto de que el puerto de Santa Victoria hasta hace poco se lo habían pasado a la prefectura de Santa Victoria, que quería hacer un salón de té en las instalaciones del puerto; no resultó. La realidad es que no hay una institucionalidad práctica binacional, más allá de que el tratado para el desarrollo de la Cuenca de la Laguna Merín le da amplias potestades a la Comisión, pero no está transformada en comisión administradora. Por ejemplo, en el Río de la Plata, si hay que dragar los canales de Martín García, es la Comisión la que estudia, licita, cobra los peajes y con eso paga los dragados; no es el gobierno de Uruguay ni el gobierno argentino. En la Laguna Merín estamos con ese problema. Es muy interesante y ayer estuvo en la reunión con CAF se apuntó mucho a este tema, porque la consultora que está trabajando señaló como prioridad número uno la institucionalidad, la carencia de institucionalidad hábil para intervenir en obras binacionales y en administración binacional. De modo que es todo un ajuste que me parece que habrá que ir haciendo.

SEÑOR ACOSTA (Gerardo).- En pequeños párrafos, porque tal vez fui demasiado rápido. La Comisión Binacional en las décadas del sesenta y setenta funcionó como tal; es decir, funcionó como una comisión binacional con tres miembros del Uruguay y tres miembros de Brasil. Después de la década del 80, no sabemos bien por qué, había un acta, había un control de de gastos, etcétera, de la comisión binacional, con presidencia un año de un lado, otro año del otro. Después dejó de ser así y comenzó a ser la delegación uruguaya y la delegación brasileña que se reunía una vez al año.

Desde mi punto de vista, el tema es que la asimetría que hay con Brasil es tan grande que la Laguna Merín no existe para Brasil. Y lo peor es que tres de los cinco integrantes de la delegación brasileña son diplomáticos de Itamaraty, que no conocen la Laguna Merín, porque el presidente me lo manifestó. Estuvimos con él en Porto Alegre y el presidente de la delegación brasileña no conoce la Laguna Merín. Hay un integrante que es del Gobierno del Estado de Río Grande del Sur, que está en Porto Alegre, la secretaria de Medio Ambiente e Infraestructura, Marjorie Kauffmann, y hay un delegado de la agencia de la Lagoa Mirim, que es quien administra la represa esclusa de la que hablamos. O sea, las asimetrías son tan grandes que estamos tratando con la parte de

Río Grande del Sur -con el Estado con el que somos más parecidos- de tener esa condición. Además, con respecto a las comisiones binacionales, quiero informarles que nosotros somos honorarios. Por tanto, desde ese punto de vista también hay una diferencia muy grande.

Por otra parte, con relación a lo manifestado por el diputado Tinaglini -también rochense, cercano-, la ventaja de la navegación está limitada por la represa esclusa. De acuerdo a los cálculos de los entendidos en navegación, permitiría una barcaza que llevaría entre 1500 y 2000 toneladas. Con respecto al calado, no habría problema porque tiene 5 metros y la laguna tiene 3 metros o 3,5 metros de profundidad. Eso tendría una ventaja importante, que es el despacho aduanero conjunto de 1500 a 2000 toneladas, y no de 25 a 30 toneladas por cada camión. Hay una situación que es muy real y como tal uno no la ve, y es que el comercio con Brasil -más del 80 % del comercio con nuestro segundo socio comercial- pasa por las puntas de la laguna; pasa por Río Branco y por el Chuy. Tenemos registro de 220 o 230 camiones por día pasando por el Chuy. Es un desastre. Además, desde un punto de vista medioambiental, ustedes por cada barcaza sacan 50 camiones, 50 motores por uno. Es decir, no resiste ningún análisis que no sea favorable a la embarcación de la hidrovía desde el punto de vista ambiental, y más aún con ese planteo que hace el capitán Mazzeo con respecto a las barcazas o a una forma rápida de trasladar una barranca en un lugar de atraque. Esa es la idea. La barranca que hay en la aduana; es esa la idea.

Además, estamos convencidos, porque Rocha está cercana a la frontera de Chuy, por más que tiene que hacer 300 kilómetros para llegar a pelotas. La zona aledaña a Río Branco está muy cercana a la BR que va a Pelotas. Creemos que es una condición muy importante para el noreste más profundo, digamos toda la zona de Treinta y Tres hacia el oeste, hacia la Cuchilla Grande, Cerro Chato, Santa Clara, es decir, todas las producciones forestales, agrícolas. Yo decía hoy que la tonelada de soja cuesta más traerla de Melo a Montevideo, que de Montevideo a China, para que ustedes se hagan una idea. Entonces, no es que no haya suelo; es inviable. Y hoy día, con los acuerdos que se han logrado antes y ahora, y después se lograrán otros con China, hay posibilidades de la cebada forrajera, del sorgo forrajero para exportar a China. No son los mejores suelos, como los de Soriano o de Cololó, pero son suelos que, con un costo económico de flete, pueden hacer viable la producción.

Todo va muy rápido y el puerto de Río Grande -tenemos mucha cercanía con la superintendencia de Porto- está trabajando y dando mucho impulso a la hidrovía de la Laguna de los Patos. Para que ustedes se hagan una idea, hay toda una zona de forestación que carga en Pelotas los rolos, sube por la Laguna de los Patos al Río Guaíba a una pastera, una planta de celulosa que hay frente a Porto Alegre en el Río Guaíba -todo en barcazas-, y de ahí carga la celulosa y la lleva el puerto de Río Grande. O sea, viabilidad tiene, porque ellos lo están haciendo. Además, tienen bitren y tritren que acá no se puede hacer. Por ese motivo, están trabajando con buques que no hacen ni siquiera el gasto del puerto, que entran a la Laguna de los Patos, estacionan las barcazas una de cada lado, cargan el buque y salen a altamar. Es decir, esos también son aspectos que van facilitando, como dice decía el capitán, porque en materiales que son de bajo valor dejar de pagar US$ 15 o US$ 20 por tonelada, en 50.000 o 60.000 toneladas es mucho dinero.

Espero que quede contestado.

SEÑOR MAZZEO (Juan José).- Hay otro tema que va unido a esto y me olvidaba. Disculpen.

Un modo de compensar los costos extraordinarios que puede tener la navegación corta, digamos Laguna Merín -puerto de Río Grande, aun cuando sea favorable en los números, pero para compensarlo con verdadero beneficio tendría que poderse extender la navegación a puertos hacia el norte de la Laguna de los Patos, Porto Alegre pero también puertos interiores. Allí hay una zona que es la mayor zona productora de cerdo y pollo del mundo, al norte de Porto Alegre, en la Serra Gaúcha, que son grandísimos consumidores de maíz. Están trayendo del Estado de Goiás y de Paraguay, donde les fracasó un poco el suministro. ¿Qué sucede? Nuestros suelos no son aptos para eso. El estudio de la FAO -estamos hablando de cincuenta años atrás- ya recomendaba que en Uruguay se aplicara roca calcárea molida para el mejoramiento de los suelos, para bajar la acidez del suelo, cómo se hacía en Brasil. Ya lo decían en aquel momento. En Brasil se sigue utilizando en grandes cantidades. Inclusive, hay una ley del primer gobierno del doctor Sanguinetti que exime de impuestos a quienes utilicen roca calcárea para el mejoramiento de los suelos. En Uruguay no se hace; hay pueblos que se satisfacen con lo que tienen y hay pueblos que buscan la optimización de sus recursos. Parecería que nosotros somos más de los primeros que de los segundos. Hay toda una acción de gobierno en el sentido del desarrollo. Tenemos que tener presente que el tratado con Brasil es para el desarrollo de la Cuenca de la Laguna Merín y no un tratado para la generación de una hidrovía. La hidrovía es, en el tratado, un instrumento más a favor del tratado. De modo que hay todo un tema de desarrollo; esa es la región en bloque más despoblada y con nivel socioeconómico más bajo de todo el territorio nacional, con una despoblación que crece además, con un millón de hectáreas subutilizadas o no utilizadas, en un territorio de 20.000.000 de hectáreas.

Entonces hay todo un tema de desarrollo que está en manos nuestras de un modo muy directo, porque hay una realidad; el transporte favorece el desarrollo, puede favorecerlo, pero van de la mano; si no hay cargas, tampoco puede haber navegación. Nadie pone una línea de ómnibus en un descampado. Van juntas. Allí hay una tarea que me parece que es de envergadura política, la del desarrollo de la región como un todo; tomarla como un todo, que tiene varias características. Para empezar, es frontera. Nosotros tenemos una política de frontera legalmente establecida, pero, en realidad, las fronteras merecen un estatuto muy particular. No es posible que del lado de Brasil, que se quejan de las bajas condiciones de desarrollo de esa región lindera, estén mejor que nosotros, de este lado de aquí, si consideramos el trasiego tecnológico. Estamos hablando de tecnología, pero no de alta tecnología: estamos hablando de cosas como estas, del uso de roca molida para mejorar los suelos, cuando tenemos ahí las mejores canteras de América del Sur; las canteras de roca calcárea del departamento de Treinta y Tres son de las mejores de América del Sur, agotadas del lado de Brasil, y prácticamente no explotadas del lado de Uruguay. O sea, hay todo un tema que trasciende a la hidrovía y va más al desarrollo en general de la cuenca.

SEÑOR VIDIELLA (Ricardo).- Frente a la pregunta de si fracasó el puerto, quiero decir que el puerto no fracasó. O sea, los puertos no empezaron, no hay puertos. Tiene sus complejidades, unos tienen ventajas, otros tienen desventajas, costos operativos, pero hoy la realidad es que es el único puerto que ha presentado un proyecto y que ha presentado los permisos. No sé actualmente en qué situación está, pero no es que haya fracasado. Hoy es el único el único presentado, básicamente.

En cuanto a la pregunta relativa a los recursos, no se trata solo de recursos, porque ya se ve que hay un movimiento de empresas. Quizás no sea público el tema de los recursos específicamente, pero obviamente una parte de la inversión va a tener que ser pública: vamos a tener que hacer algún pedazo de ruta, sea donde sea que se haga el puerto, más allá de la ubicación física. Pero debemos tener agilidad en todo lo que sea

estudios de impacto ambiental. Por consiguiente, no podemos seguir viviendo con los tiempos del Estado uruguayo. Hoy los brasileros nos vienen corriendo. Quiero ser lo más franco y frontal en lo que les digo. Pusieron la pelota del lado nuestro y tenemos que empezar a jugar. Entonces, no solo se trata de plata, porque si el negocio es viable, la plata aparece; si no la pone uno, la pone otro. El tema es que tenemos que darle agilidad. Cuando se presente algo, tiene que haber una oficina que agarre esa carpeta y recorra todas las otras oficinas. No podemos seguir mandándola por Onda. Hoy los estudios de viabilidad se están haciendo por medio de la empresa A&C, que es básicamente neutral, es argentina, no le afecta. Fue encargada por el gobierno brasilero y está estudiando la viabilidad del lado uruguayo. O sea, hoy CAF está financiando algo por un encargo del gobierno brasilero; corríjame, por favor, si me equivoco en algo.

Ese estudio dice que no toma en cuenta ni los intereses económicos, ni políticos, sino que analiza las cargas, la posibilidad de cargas, y dónde estarían los mejores puntos de desarrollo de los puertos. Ellos marcan una inflexión en el Cebollatí. De ahí hacia abajo básicamente sería deportivo; de ahí hacia arriba sería productivo. Deportivo y turístico hacia Rocha, y productivo hacia el Norte. Por eso decía que la plata aparece, porque Brasil encargó un estudio y la plata la puso el CAF a fondo no retribuible -no sé bien cómo se llama-, o sea que empieza a aparecer porque hay interés, como nunca hubo, de las dos partes o, por lo menos, se ven señales que no se veían nunca.

Eso es lo que quería decir en cuanto a la viabilidad. Con relación a los tiempos de obra, uno de los problemas era lo que explicaba Mazzeo. Los tiempos de ejecución de las obras, el tipo de obra, el tipo de puerto que se elija hacer, puede cambiar si nos enganchamos en este tren -que ya pasó, hay un par de trenes que pasaron y no nos enganchamos-, pero el tema es si nos enganchamos en este tren o no. Una ventaja que creo tiene la comisión uruguaya es que, al ser un trabajo honorario, nos tocó a la gente del territorio, somos gente que está interesada en que se desarrolle la región, porque nos va la vida ahí. En Brasil tenés un ministro, un viceministro, y no les importa, porque no les afecta. La Laguna Merín afecta a la mitad de Río Grande del Sur. Es fundamental entender esa asimetría de escalas y la necesidad y la oportunidad que estamos teniendo en esa zona. Lo que explicaba sobre los costos de los fletes es que nosotros para sacar soja tenemos que ir a Nueva Palmira. Cruzamos el país, teniendo un puerto a 60 kilómetros. Podemos tener un puerto a 60 kilómetros que está a 200 kilómetros de un puerto de aguas profundas. O sea, saquen las cuentas: nos queda más cerca Arroio Grande, inclusive por camión, que Nueva Palmira -Montevideo.

SEÑOR ACOSTA (Gerardo).- Voy a hacer una aclaración. El frigorífico Pul, que está en Melo, exporta por Río Grande llevando la carne por camión, porque el flete, al ser internacional, es más barato y el costo del puerto de Río Grande con respecto al de Montevideo es más barato. Es el tema de las empresas. Dentro del proyecto de la CAF que se inició con esta consultora está la posibilidad de financiamiento de terminales portuarias. En etapas lentas, pero está. Lo que la CAF le ha dado al proyecto es este empuje, porque la CAF es como un paraguas al que no le importa si es Brasil o Uruguay, le da una seriedad técnica, le da un respaldo, le da un poder financiero que, en mi opinión, ha sido prácticamente la que ha acelerado. Al tomar el tema hidrovía la CAF es lo que ha acelerado el proceso en el tema de los gobernantes de ambos países.

SEÑOR VIDIELLA (Ricardo).- Antes de esta consultoría, para que vean la importancia de todo esto, el gobierno brasileño abrió para que los privados presentaran una consultoría, para que hicieran una propuesta con una consultoría particular. Lo que les fue presentado se ve que no les cayó en gracia porque trajeron a la CAF trajeron y a A&C e hicieron una encargada por ellos. Realmente, de encargárselo a los particulares para que vean si funciona la cosa, se pasó a desestimar el estudio y tomar las riendas

nuevamente del tema. Esto es lo que nosotros vemos -más allá de los tratados y las firmas- como acciones que está tomando Brasil en el lugar frente a las posibilidades de desarrollo. No se está quedando en una firma de acuerdo, sino que ellos ya están haciendo. Repito: nosotros todavía no estamos haciendo nada.

Por otra parte, la hidrovía no es con Brasil; es un puerto al mundo. Es un puerto de aguas profundas con el que podemos funcionar. Soñábamos con uno propio, lo tenemos a 200 kilómetros y podemos producir más. Además, no son cargas que se le saquen a Montevideo -quizás alguna sí-: tengan claro eso. Son todas las cargas que se van a poder producir. De lo que se trata es de viabilizar otros tipos de producción en la zona que van a generar cargas, más allá de las cargas que ya hay o de las que se están instalando. Las cargas de Lumin, las de la empresa forestal Atlántico Sur son cargas que todavía no están, porque recién están instalando la fábrica. Todo eso puede salir al mundo por Río Grande. Creo que es una puerta al mundo. Nuestra hidrovía no es comercio con Brasil; es comercio con el mundo. En esa escala es que tenemos que verlo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Yo quisiera hacer una consulta.

Ustedes como delegación uruguaya ante la comisión tuvieron contacto con evidentemente con Relaciones Exteriores o Poder Ejecutivo, ¿trasladaron estas inquietudes que son prácticamente la premura de que del otro lado se está haciendo todo para que nosotros, como decían, que tenemos la pelota en nuestra cancha? ¿Tienen alguna respuesta de lo que diría Uruguay, sobre los pasos a seguir?

SEÑOR ACOSTA (Gerardo).- Nuestra comisión integra la dirección del área para asuntos de frontera limítrofes y marítimos, o sea, estamos bajo la dirección del embajador Mata, con quien estamos en contacto directo y, a través de él, hacia los otros estamentos del gobierno. Lo que pasa es que esto ha sido tan violento desde la firma de los ministros en Brasilia han pasado sesenta días. La definición del dragado es del 10 y 11 de abril, que es cuando ocurrió la visita que les comentaba del Ibama (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente). Lo cierto es que en este momento ellos largaron la carrera de la licitación, tienen los fondos porque se les cayó una licitación por el Ibama de US$ 70.000.000 por unas piedras que estaban en el norte del Estado que estaban moviendo mal y el Ibama cortó un dragado que estaban haciendo. Entonces, cuando se quiere los fondos están, y más cuando se trata de fondos estatales. Hicieron un enroque y las piedras de allá se quedaron quietas, y esos millones vienen para el dragado de la Laguna Merín. Es la verdad. Están moviendo tan rápido que pasaron por arriba de licitaciones, de solicitudes de fondo, de créditos y todo lo demás, sacaron la plata de allá, va para acá. ¡Vienen a gran velocidad y nosotros estamos parados en las gateras! Este planteamiento se lo hicimos ayer a la CAF, porque ellos van con un diagnóstico y todo lo demás, y pasa esto, más allá del diagnóstico. El impulso que están dando las empresas particulares a todo esto es tal que nos llaman todos los días: "¿Cuándo podemos atracar? ¿Dónde podemos atracar? Tengo 400 *containers* por mes: agroforestal, empresa de cocos." Hace cuestión de quince días hicimos un taller en nuestra sede del CLM (Comisión Mixta Uruguayo-Brasileña para el Desarrollo de la Cuenca de la Laguna Merín), adonde los invitamos cuando quieran concurrir, que es donde tenemos una biblioteca que es una reliquia: el capital de la CLM está en esa biblioteca. Tuvimos la suerte de contar con la presencia de cuarenta y cinco personas en el lugar y más de treinta vía Zoom. Las conclusiones del estudio han generado un disparador en la zona que ha sido un tormento; ahora para la gente la hidrovía es viable, entonces hay que aprovechar y hacer un atraque rápido -como dice Mazzeo- y mientras que ya estamos haciendo la fábrica tenemos que empezar a aportar. Esto lo estamos haciendo a todo nivel. De nuestra parte, tenemos contacto directo con el subsecretario Olaizola, quien lidera el trabajo binacional y fue

quien nos informó de estas últimas novedades -no tienen más de una semana- que les estamos comunicando.

SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINI (Gabriel).- A raíz de lo que ustedes están expresando, me surgen algunas consultas.

Evidentemente, hoy por hoy el estudio de prefactibilidad lo está realizando el gobierno de Brasil, y eso es lo que va a determinar en qué lugar sería estratégicamente posible instalar puertos del lado uruguayo. Si ya se lanzó el período de licitación para del dragado, como dicen ustedes, si ya empezó la pelota a rodar, ahí después tenemos tres años. Con respecto al estudio de prefactibilidad que está haciendo la CAF: ¿cuánto tiempo demora? ¿Cuándo estaría disponible? Esa es mi consulta, porque ahí es donde se define si el mejor lugares frente a la Isla del Padre o en algún otro sitio. Esa es mi línea de razonamiento, pero capaz que me equivoco. Ahí dependemos primero del estudio de prefactibilidad. ¿Correcto?

Después tenemos que decidir en qué lugar va a ir el o los puertos. Por lo que me dicen, el puerto privado de Tacuarí no va a llegar a tiempo. Eso es una realidad; no nos podemos engañar y pensar que antes de tres años pueda estar operativo para sacar la primera carga y así justificar el dragado que está haciendo Brasil. Quiere decir que el gobierno uruguayo va a tener que tomar una definición después de tener el estudio de prefactibilidad.

Ese puerto va a ser público. Quiere decir que la ANP va a tener que tocar. Nombro a la ANP porque nosotros, como Comisión, tenemos que ver cómo nos movemos con esta información que ustedes nos están trayendo para ver qué se está pensando a nivel de gobierno y cuáles son los organismos de competencia que tienen que tomar definiciones -no solo políticas, sino también presupuestales- que hay que tener arriba de la mesa.

En definitiva, reitero: ese puerto va a ser público. Y lo que sí queda claro es que si nosotros no movemos una carga, más allá de que sea a granel, con camiones o con un contenedor, que pase por ese dragado que está haciendo Brasil, todo lo que se haga va a ser en vano. Por lo tanto, creo que acá va a haber un tema de tiempos burocráticos -todos sabemos que existen- y de definiciones políticas fuertes para ver dónde porque, más allá de que los recursos sean muchos o pocos hay que tenerlos previstos; tenés que tener un proyecto de prefactibilidad y luego un proyecto ejecutivo, y todo eso lleva un proceso bastante considerable de tiempo.

Ustedes nos dicen que todavía no se movió nada; eso es preocupante. Como Comisión parlamentaria sabemos que tenemos algunas herramientas, pero no somos los que tomamos las definiciones fuertes en el tema, ¿qué otras instituciones vamos a tener que convocar para ver en qué están, qué están pensando y saber si tienen este tema en su agenda?

SEÑOR MAZZEO (Juan José).- Sí, es totalmente cierto.

La realidad es que, así como la binacionalidad de la comisión se perdió -y entonces la sección uruguaya, la sección brasileña y las delegaciones tienen que hacer toda una vía jerárquica que va hasta la cancillería, después de gobierno a gobierno y luego baja-, la propia comisión ha sido domada, por decirlo de algún modo, en su capacidad de acción. Pero creo que ahora tenemos una convocatoria directa sin pasar por esas vías jerárquicas porque, en definitiva, son otras las instituciones del Estado -así como nosotros con la Administración de puertos y con la Dirección de Hidrografía del Ministerio de Transporte- donde hay que poner estos temas que hablamos acá arriba de la mesa. Ustedes vieron que en una hora se puede -por lo menos para lo que es el nivel de decisión política de las grandes ideas- plantear y poner arriba de la mesa todos estos

temas. Creo que, así como el país está en la obligación de responder al envite que hicieron desde Brasil, nosotros como comisión también tenemos el desafío de atender este tema ahora.

SEÑOR ACOSTA (Gerardo).- Quisiera hacer dos anotaciones cortitas.

Lo primero es que la A&C hizo talleres preparatorios que después ya son de presentación de resultado de estudio de prefactibilidad técnico, económico y ambiental. Desde CAF nos dicen que estaría terminado en junio y ahí pasaríamos a una etapa que incluiría alrededor de US$ 1.000.000. Esto le costó a la CAF US$ 300.000, fondos no reembolsables, algo así como US$ 1.000.000 cuando ya empieza a caminarse rumbo al tema de la concreción de obras civiles, estudios civiles, etcétera, para posteriormente ver el tema de la concreción de la obra en sí. Esto refiere a lo que nos consultaba sobre el financiamiento.

Todo esto puede ser superado si las decisiones gubernamentales así lo ameritan. Estos son los estudios contratados por el gobierno brasileño a una empresa A&C, apoyado por CAF, y CAF está dispuesto porque, además, esa decisión del puerto de Cebollatí es un diagnóstico de la consultora A&C y como tal forma parte del tema puerto público, porque el puerto privado no se mete: es una concesión que ya está otorgada, que tiene su lugar, sus padrones y su ubicación. O sea que eso, básicamente, iría por el lado de la CAF. con el paraguas de los dos gobiernos, como les decía.

Por otro lado, con respecto a lo que decía Juan José, del 23 al 25 de mayo vamos a tener la reunión anual de la comisión binacional en la ciudad de Pelotas. Esto es importante porque ahí hay actores políticos y eso nos permite tratar directamente de volver a la binacionalidad de la comisión, en la cual podríamos manejar ciertos recursos -limitados- y, a su vez, tratar de concretar las obras o el empuje como una cosa binacional que le da otro entorno.

Finalmente, para los sesenta años tenemos previsto organizar una regata aniversario con navegación deportiva desde el puerto de Pelotas al puerto de La Charqueada en tres etapas: Santa Isabel, Río Branco, Yaguarón y La Charqueada para la próxima primavera, como una manera de demostrar la navegabilidad -por lo menos deportiva- en la Laguna. Contamos con el apoyo del Yacht Club de Río Grande y Pelotas, así como de Uruguay también. Lo único que nos falta es agua, porque con esta agua no se navega.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muchísimas gracias a ustedes por su presencia. Realmente fue muy completa la exposición. En lo personal, me pusieron al tanto de muchísimas cosas.

Por supuesto que cuentan con todo nuestro apoyo y sabemos que a los que están todo el tiempo en ese lugar les va la vida, así como sucede en muchos sentidos. Ojalá que salga y todo sea para bien: que fructifique y que se tome conciencia de que, como decían, ahora la pelota está de nuestro lado.

Estamos en contacto y esperemos que en un próximo encuentro tengamos noticias mucho más prometedoras.

SEÑOR ACOSTA (Gerardo).- De nuestra parte, estamos muy agradecidos de que nos hayan recibido. Estamos a las órdenes para cualquier consulta que consideren pertinente, tanto en este como en otros trabajos que pueda haber en la Cuenca porque, volvemos a lo mismo: la Cuenca y su gente para nosotros es muy importante no es -como

dijo el capitán- la hidrovía: el tema es que la hidrovía promueva el desarrollo económico y mejore la calidad de vida de los habitantes de la Cuenca.

(Se retira la delegación de la Comisión Mixta Uruguayo- Brasilera para el Desarrollo de la Cuenca de la Laguna Merín)

SEÑOR PRESIDENTE.- Continuamos con la reunión.

SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINI (Gabriel).- Sin lugar a dudas, esto nos pone en actualidad de todo lo que está pasando.

Si bien habíamos mencionado fuera de actas el interés en poder recibir a la ANP por la situación del puerto de La Paloma, ahora se le agrega este tema que nos acaban de traer y tenemos que saber qué está pensando la ANP con respecto a él -la ubicación y ver qué proyección tiene de la Laguna Merín-, así como también sería interesante contar con la opinión del Ministerio de Transporte y Obras Públicas por el tema de la Cuenca de la Laguna Merín.

SEÑOR REPRESENTANTE PASQUET (Ope).- Insisto con la idea que habíamos manejado hace un rato de convocar a la delegación uruguaya ante la Comisión Administradora del Río de la Plata (CARP) que, según me informó recién secretaría, no compareció ante esta Comisión en el curso del año pasado. Así que estamos en tiempo para que nos actualice la información sobre los asuntos de su competencia.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si les parece, los podemos citar para la próxima reunión.

Pasamos a votar las dos propuestas.

Se va a votar.

(Se vota)

——Siete por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

No habiendo más asuntos, se levanta la reunión.

